le dauphiné LIBERE

SPÉCIAL SCoT

Schéma de cohérence territoriale

# DEMAIN SE DÉCIDE AUJOURD'HUI

Supplément gratuit au numéro 20378 du jeudi 20 mai 2010

## Mettre dès à présent le cap sur 2030

Organiser un développement durable de la région urbaine grenobloise est l'orientation majeure du Schéma de cohérence territoriale (SCoT). Vouloir l'aménager, la structurer, l'organiser, c'est s'engager à réguler les écarts entre objectifs collectifs et aspirations individuelles. Avec chacun des sept secteurs qui composent la région urbaine grenobloise, le SCoT entend fixer les objectifs et se donner les moyens d'un développement maîtrisé. Ce projet politique, qui conditionne l'avenir de plus de 700 000 personnes, dépasse le cadre et la durée d'un mandat électoral. Il entend d'ores et déjà infléchir notre quotidien pour préparer, à l'horizon 2030, celui des générations futures.

## → Le SCoT 2030 au sommaire


### Questions

**Les principaux problèmes de la région urbaine grenobloise au regard des enjeux du développement durable : étalement urbain, périurbanisation, ségrégation sociale et spatiale**

→ pages 2 et 3

### Enjeux

**Le logement, les déplacements et l'emploi sont les principaux enjeux du « vivre ensemble ». Toute action sur l'un a des conséquences directes sur les deux autres**

→ pages 4, 5, 6 et 7

### Concertation

**Les grandes étapes du SCot sont connues et Marc Baïetto, président de l'Etablissement public, en explique les enjeux. Et le public peut d'ores et déjà s'exprimer sur le sujet.**

→ pages 8

# POURQUOI ?

## LE CHIFFRE

**730 300** Le nombre d'habitants recensés sur le territoire du SCoT, soit 63 % de la population iséroise (12 % de la région Rhône-Alpes). Le territoire du SCoT est la deuxième aire urbaine régionale. Il compte 273 communes et sa superficie est de 3 640 km². Les trois quarts de ce territoire sont constitués d'espaces naturels, agricoles ou forestiers. Le SCoT comprend sept secteurs : agglomération grenobloise, Voironnais, Bièvre-Valloire, Grésivaudan, Sud grenoblois, Trièves et Sud Grésivaudan.

## À RÉSOUDRE

### ● Un étalement urbain qui consomme des espaces de plus en plus sensibles

L'étalement urbain consomme à 95 % des espaces agricoles. Cet étalement concerne à 20 % l'économie, à 70 % l'habitat. Pour l'essentiel, il s'agit d'un habitat individuel isolé réalisé en périphérie.
Les espaces classés urbanisables représentent encore une surface importante. Les sites les plus accessibles ont déjà été utilisés. Les espaces que l'on souhaite à présent occuper sont souvent fragiles. Ils concernent des terres importantes pour l'agriculture locale. Des espaces visibles (coteaux), gênants pour le maintien de la biodiversité, coûteux (allongement des VRD, « voirie et réseaux divers »), risqués (risques naturels) ou éloignés (dépenses en énergie).

### ● Aggravation de la périurbanisation et de ses impacts

L'offre croissante de déplacement et de vitesse incite à la concentration des emplois et des services au centre des bassins de vie et à la diffusion de l'habitat dans des périphéries de plus en plus lointaines.
Les territoires se spécialisent (pôles d'emploi, banlieues riches ou pauvres) et les déséquilibres s'accroissent. Le nombre d'emplois ne s'accroît pas aussi vite que le nombre de logements dans les périphéries. La population de la Métro peine à croître, compte tenu de l'effort important, en matière de logements neufs, qu'elle doit fournir pour accueillir une population nouvelle. Ceci explique en grande partie l'accroissement des distances, flux routiers, bruits, nuisances et pollutions, principaux problèmes de la région grenobloise au regard des enjeux du développement durable.

### ● Ségrégation sociale et spatiale au sein du territoire

Les écarts de revenus sont très importants entre les plus riches, installés à la périphérie immédiate des grands pôles d'emplois et de services, et les personnes vivant dans des communes plus éloignées, souvent de caractère rural, ou au contraire dans certains quartiers ou villes de l'agglomération grenobloise qui concentrent les populations en difficulté.
Le phénomène de périurbanisation a exacerbé ces différences, cette « sélection territoriale » et les effets d'exclusion qui en découlent. Malgré les systèmes de solidarité mis en place, les charges des territoires sont essentiellement liées aux niveaux de ressources de leurs populations.

# Construire la cohérence territoriale

**Outil au service de l'aménagement et du développement durable, le SCoT a pour vocation de donner les grandes orientations de la région urbaine grenobloise (RUG). Un bassin de vie de près de 750 000 habitants !**

Photo Fotolia

Limiter les temps de trajets entre domicile et travail ? Vivre en ville à un prix raisonnable ? Maintenir des commerces et des services de proximité ? Rendre accessibles les espaces verts et les zones de loisirs ? Autant de questions essentielles au fonctionnement d'un territoire et au bien-être de ses habitants auquel le Schéma de cohérence territoriale devra bientôt apporter des réponses. Situé entre les massifs de Belledonne, du Vercors et de la Chartreuse, le territoire de la région urbaine grenobloise s'inscrit sur un relief diversifié. Ce contexte a poussé les politiques locales à s'interroger depuis plusieurs décennies sur l'aménagement de l'espace et la gestion des ressources naturelles. Ici plus qu'ailleurs, il faut inventer des solutions pour aménager durablement le territoire.

L'économie de la RUG s'organise autour d'activités au service des habitants. Elles représentent plus de la moitié des emplois locaux. Pôle majeur d'innovation technologique, la région se développe autour d'industries high-tech. La synergie croissante entre l'université, la recherche et l'industrie fait du territoire une des dix premières technopoles européennes

**Un territoire vaste, riche et diversifié qu'il faut aménager, structurer et organiser durablement**

Entre 1975 et 2000, l'espace urbanisé dans la RUG a augmenté de 88%, alors que la population n'a augmenté que de 18% ! Cette consommation d'espace est essentiellement liée à des projets d'habitat individuel réalisés dans des communes périurbaines. L'espace consommé par habitant est de plus en plus important. À ce rythme, les espaces naturels et agricoles seront complètement urbanisés dans moins d'un siècle… Faudra-t-il atteindre les montagnes pour cesser de s'étaler ?
L'évolution de la population est plus soutenue dans les espaces périurbains que dans l'agglomération grenobloise alors que deux emplois sur trois y restent concentrés. Ces déséquilibres entraînent des déplacements croissants entre différents territoires devenus interdépendants, avec toutes les conséquences que cela suscite en matière de bruit, de pollution, d'engorgements routiers et de consommation d'énergie.
Les enjeux du SCoT ? Économiser l'espace, rééquilibrer les différents territoires, favoriser les fonctionnements de proximité et limiter les déplacements.

# Déplacements : les grands flux

(source Enquête ménages sur les déplacements 2002 et comptages routiers DDE38)
Comptages routiers
Cluse de Voreppe
110 000 véh/j TMJO
(7% poids lourds)
Comptages routiers
coupure Grésivaudan
125 000 véh/j TMJO
(5% poids lourds)
Comptages routiers
coupure Sud :
75 000 véh/j TMJO
(8% poids lourds)
Echanges entre la Métro et les autre secteurs
(source EMD 2002), avec intervalle de confiance
de 50 à 64 000
entre 50 000 et 64 000 déplacements d'échanges avec la Métro
METRO
VERCORS
SUD

# Un désir d'avenir...

**L'Etablissement public du SCoT de la région urbaine de Grenoble est présidé par Marc Baïetto. Sa mission consiste à organiser les débats et à faire des choix sur les orientations du futur SCoT, puis à en assurer la mise en œuvre auprès des 273 communes de son périmètre.**

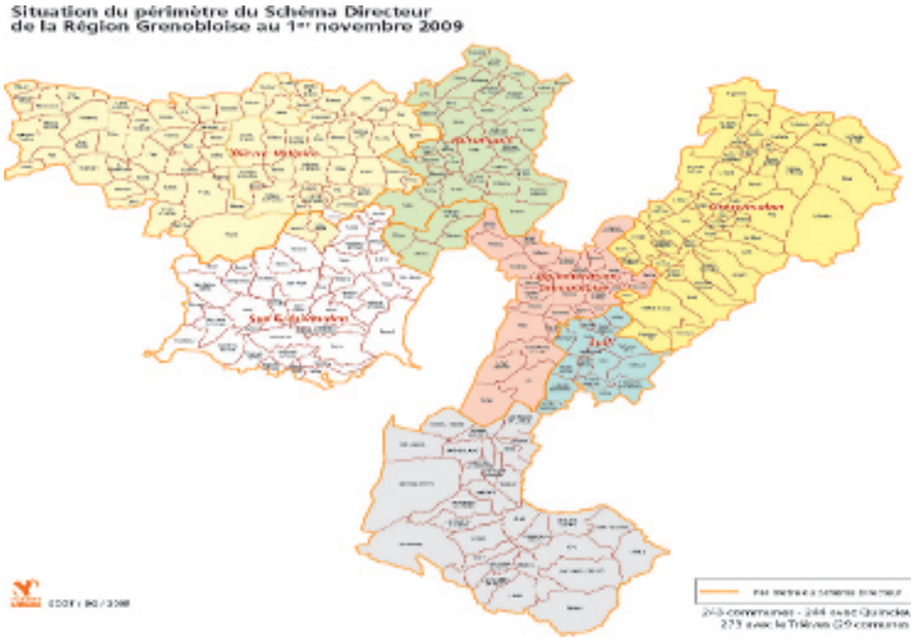
Photo Archives DL Patrick Guyot

L'Etablissement public du SCoT représente les collectivités et intercommunalités qui en sont adhérentes. Il est composé d'instances politiques, le comité et le bureau syndical où siègent les élus, et d'une équipe technique. Créé en 1995 pour réviser le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme, il a ensuite élaboré et contribué à la mise en œuvre du Schéma directeur de la région grenobloise (2000). Aujourd'hui, sa mission consiste à organiser les débats sur les orientations du futur SCoT, puis à en assurer la mise en œuvre auprès des communes. Pour cela, le Bureau syndical prépare les dossiers qui sont ensuite débattus par le Comité syndical, représentation politique des membres de l'Etablissement public désignés par les communautés de communes, communautés d'agglomération ou communes membres.

### Un document d'urbanisme au service de la collectivité

Le SCoT est composé de trois pièces complémentaires : le Rapport de présentation, le Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) et le Document d'orientations et d'objectifs (DOO). Le Rapport de présentation permet d'identifier les forces et faiblesses du territoire. Il justifie les choix retenus pour établir le PADD et le DOO et évalue leurs impacts sur l'environnement. Le PADD expose le projet politique porté par les élus de la région grenobloise : c'est la vision de ce que l'on veut faire du territoire à long terme. Fondé sur le Rapport de présentation, il fixe les grands objectifs que devront poursuivre les politiques locales d'urbanisme en matière d'habitat, de déplacements, d'environnement, l'économie... Le DOO est la traduction concrète du PADD et lui confère une valeur prescriptive. Il constitue le « règlement » du SCoT : les documents et projets locaux d'urbanisme (Plans locaux d'urbanisme, PLH, PDU...) doivent être compatibles avec ses orientations.

## Carte du territoire concerné




## LE CHIFFRE

**1200** Le nombre de personnes qui ont déjà participé aux travaux du SCoT. On trouve des représentants de collectivités locales, de collectivités territoriales et de l'État. Des élus, des techniciens, des acteurs privés ou associatifs, des conseils locaux de développement, des bureaux d'études et des chambres consulaires. Enfin, une quinzaine de personnes travaillent quotidiennement sur le projet à l'Établissement public du SCoT et à l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise.

### Mode d'emploi

Le Schéma de cohérence territoriale est un outil au service de l'aménagement et du fonctionnement du territoire. Créé par la loi Solidarité et renouvellement urbain (SRU) en 2000, le SCoT coordonnera et encadrera à long terme les politiques publiques et les projets d'aménagement à l'échelle de la région urbaine grenobloise.

### Quoi ?

Le SCoT établira les grandes options qui présideront à l'aménagement et au développement de ce territoire pour les 20 ans à venir. Il déterminera des objectifs et des prescriptions dans l'ensemble des domaines ayant un impact, au quotidien, sur l'organisation et le fonctionnement de ce territoire : habitat, déplacements, commerces, environnement...

### Pourquoi ?

L'usage économe et raisonné du territoire et la recherche de cohérence des politiques publiques sont des principes devenus consensuels au fil des décennies. Les élus et l'ensemble des acteurs locaux ne sont plus condamnés à subir les politiques d'aménagement puisqu'ils en sont les principaux artisans. Un travail de prospective et d'anticipation doit donc s'engager à l'horizon des 20 prochaines années.

### Comment ?

Au-delà des intentions vertueuses, le SCoT devra traduire concrètement les exigences et les moyens nécessaires pour contenir la crise du logement, réguler les ségrégations sociales et spatiales et intégrer les questions environnementales. Dans cette optique, il est essentiel que le SCoT se décline dans les différents documents d'urbanisme locaux (Plan local d'urbanisme, Plan local de l'habitat, Schéma de développement commercial...).

### Avec qui ?

Les élus et acteurs des territoires, les personnes publiques associées et les partenaires publics et privés se sont dotés avec l'Établissement public du SCoT, maître d'ouvrage du SCoT, d'un outil les fédérant et permettant la construction collective du SCoT.

### Quand ?

En 2012, la région urbaine grenobloise se sera dotée d'un Schéma de cohérence territoriale. Il remplacera l'actuel Schéma directeur adopté en 2000 pour devenir un cadre de référence de l'aménagement du territoire pour chacun de ses secteurs. Il sera évalué tous les six ans.

**Ont participé à l'élaboration de ce supplément :**
Coordination : Georges Bosi, Patrick Morceli.
Rédaction: Caroline Chaloin, Patrick Morceli, Nicolas Mortreux, Simon Vevre.
Conception graphique: Isabelle Jacquemet.
Réalisation : Le Dauphiné Libéré - Mai 2010.

## LE CHIFFRE

**75** Le pourcentage d'emplois de la RUG concentrés dans l'agglomération grenobloise. Seule 60% de la population de la région urbaine grenobloise habite dans l'agglomération. La pénurie de logements, la forte hausse des prix et le désir des gens de vivre à la campagne sont à l'origine de ce déséquilibre.

### Sept secteurs concernés

■ La région urbaine grenobloise (RUG) comprend l'agglomération grenobloise (la Métro) et six secteurs périurbains : la Bièvre-Valloire, le Sud Grésivaudan, le Voironnais, le Grésivaudan, le Sud grenoblois et le Trièves. Au total, plus de 730 000 personnes y vivent.

### Privilégier la proximité et l'autonomie

■ Durant la période 1999-2005, la croissance démographique annuelle était de 1,7 % en Bièvre-Valloire, un chiffre en hausse, et de 1,5 % dans le Grésivaudan et le Sud grenoblois, alors qu'elle était seulement de 0,3 % dans l'agglomération grenobloise. Ces phénomènes engendrent des déséquilibres dans la RUG, car plus de deux emplois sur trois sont localisés dans la Métro. Le ratio, indiquant le nombre d'emplois par habitant, est de 0,49 dans l'agglomération contre 0,30 dans les secteurs périurbains. Il est donc nécessaire d'accroître le développement économique des territoires périphériques pour en faire de véritables pôles de vie. Il faut privilégier la proximité et l'autonomie pour limiter les déplacements.

### Développer l'habitat groupé

■ La construction de logements est toujours orientée vers l'habitat individuel dans les secteurs périurbains. Le SCoT souhaite inciter à une part plus importante de l'habitat groupé pour lutter contre l'étalement urbain. Il préconise une coordination et une mise en cohérence des plan locaux d'urbanisme (PLU), conduits par les communes. Les PLU permettent de désigner les terrains à valoriser et de recourir à des outils d'aménagement de l'espace, comme les zones d'aménagement concerté (ZAC). Dans les PLU, se déclinent les priorités d'actions de la politique de logements à long terme. Celle-ci sera définie à l'horizon 2020 dans le SCoT de la RUG et s'imposera.

# Chercher l'équilibre

**La population augmente dans les territoires de la région urbaine grenobloise les plus éloignés de l'agglomération et les moins créateurs d'emplois, entraînant de nombreux embouteillages aux portes de la ville. La mission du SCoT est de réfléchir à des pistes d'actions pour rééquilibrer l'habitat, l'emploi et les déplacements, trois enjeux majeurs indissociables.**

Photo Fotolia

Durant la période 1996-2006, le territoire de la Bièvre-Valloire a gagné par an plus d'habitants que l'agglomération grenobloise. Cette tendance, qui ne tend pas à s'inverser, est identique dans les autres secteurs voisins de la Métro, comme dans le Sud Grésivaudan et le Voironnais.
L'agglomération grenobloise, qui concentre 75 % des emplois de la région urbaine grenobloise (RUG), ne loge que 60 % de la population totale. En cause, la pénurie de logements, l'envolée des prix, le désir des gens de vivre dans un cadre agréable, à la campagne. Le nombre des ménages a fortement augmenté en raison de l'évolution des modes de vie (séparations, foyers monoparentaux, allongement de la durée de vie).
On dénombre dans la Métro 30 000 logements de plus qu'il y a 25 ans pour accueillir le même nombre de personnes. Conséquence, la construction s'est particulièrement intensifiée dans les périphéries, en faveur des maisons, les secteurs Bièvre-Valloire, Sud grenoblois, Voironnais, Grésivaudan, Trièves et Sud Grésivaudan rassemblant les 2/3 du parc individuel.
Deux phénomènes, qui en découlent, créent des déséquilibres. La périurbanisation repousse les logements dans des aires dépourvues de services quotidiens, ce qui sature Grenoble et ses environs en générant des déplacements dont la longueur et la durée s'accroissent, tandis que l'étalement urbain, caractérisé par des constructions éparses sur de grandes parcelles, provoque une surconsommation d'espace.

**Rendre ces territoires autonomes**

« Il faut refaire la ville sur la ville en consommant moins d'espace, tout en donnant beaucoup plus de qualité aux espaces urbains. Ce n'est pas uniformiser mais construire un développement plus équilibré, autour de pôles urbains bien pourvus en équipements », explique Philippe Auger, le directeur de l'Etablissement public du SCoT.
« Dans ces secteurs périurbains où la démographie a fortement augmenté, il n'y a pas eu de rééquilibrage de l'offre de services, de commerces et d'emplois, constate Philippe Auger. La mission du SCoT est de parvenir à offrir du logement attractif, financièrement abordable, à proximité des bassins d'emplois et des commerces, rapidement et facilement accessibles. Le but est de rendre ces territoires autonomes sans qu'ils deviennent soit des réserves, soit des cités-dortoirs. . »
Renforcer l'attractivité des pôles urbains les mieux équipés, comme Grenoble, avec des espaces verts, du calme, en atteignant un rythme de construction par an de 2 500 logements dans la Métro, mais aussi développer dans tous les secteurs l'habitat social qui représentera au moins 1/3 des nouveaux logements, sont des pistes d'actions sur lesquelles planche le SCoT pour répartir de manière équilibrée la croissance démographique.
Concernant le volet des emplois, « il faut conforter les pôles de compétitivité de la Métro, générateurs de dynamiques économiques au bénéfice de toute la région et offrir les conditions d'accueil de plus d'emplois dans les secteurs périurbains. » L'idée est de conforter les bourgs des territoires périurbains sans rogner sur leurs espaces agricoles et naturels qui doivent garder leur fonction de loisirs et de préservation des paysages.

## Où habitez-vous, où travaillez-vous ?

### Muriel Blanc Duret
***Responsable planning stratégique***

« J'ai choisi d'habiter à Pontcharra, à 50 km de mon lieu de travail, à Grenoble, pour le cadre de vie, la campagne, la quiétude ! Je suis urbaine en journée. C'est une distance volontaire.
Habiter dans cette commune permet d'être à un croisement, proche des voies d'accès pour aller travailler à Grenoble, Chambéry ou Annecy.
C'est stratégique, si je suis amenée à changer d'emploi. Je fais chaque jour une demi-heure de train pour aller au travail, je mettrais le double en voiture. J'évite ainsi le stress de la route et cela correspond à mon éthique. En deçà d'une heure de trajet par jour en transport en commun, c'est supportable. »

### Luc Vedovati
***Testeur logiciel***

« Je suis propriétaire à Saint-Georges-de-Commiers d'une maison qui se trouve à 30 km de mon travail, à Grenoble. C'est un choix subi en raison des prix au m² pratiqués à Grenoble. Notre budget ne nous permettait pas d'acheter ici. Et je n'apprécie pas les conditions de vie en ville, avec les problèmes d'insécurité.
Je préfère vivre ailleurs, même si ce n'est pas équipé en commerces. Pour aller à la boulangerie, il faut prendre la voiture !
On arrive toujours à se débrouiller. Je prends le plus souvent le train pour aller au travail car il y a moins de risque et c'est moins stressant qu'en voiture. J'évite aussi les bouchons de Vif. »

### Marie David
***Assistante de direction***

« J'habite dans une maison au Fontanil-Cornillon, mon travail se trouve à 34 km, à Montbonnot. J'étais avant à Grenoble mais le site a fermé, ce qui a allongé mon temps de trajet. Par jour, je fais environ deux heures de route en voiture, aller-retour, et je ne pourrais pas faire plus ! Je ne prends pas la rocade qui me rallonge et qui est de plus en plus engorgée. Je passe par le centre-ville car il y a toujours moyen de contourner un bouchon. En prenant les transports en commun, avec trois ou quatre changements à faire, je mettrais 1h40 pour aller au travail ! Je ne souhaite pas déménager pour des raisons affectives, mais travailler sur un autre site, plus près de chez moi. »



# « L'Autoroute apaisée », clef de la cohérence territoriale ?

Photo Henri Porchier

**« Habiter à 10 mn du centre de Grenoble, travailler à 5 mn de la gare de Voiron, mettre 20 mn pour se rendre à la piscine d'Eybens »... Aujourd'hui, nos modes de transport, automobile en tête, ont changé notre perception du territoire.**

Pour se rendre d'un point à un autre, on raisonne moins en terme de distance que de temps. Et, parce que nos déplacements sont de plus en plus rapides, les lieux d'habitation se trouvent de plus en plus éloignés des fonctions urbaines.
Seul hic : cette « carte mentale » du territoire est trop souvent évaluée sur les bases les plus optimistes (heures creuses), alors que la réalité est toute autre : heures de pointe, infrastructures inadaptées, et donc bouchons, perte de temps, stress, etc.

**Maîtriser la vitesse, pour équilibrer le territoire**

C'est à partir de ce constat que le SCoT a posé, courant 2003, les bases d'une réflexion autour d'un nouveau concept : le chrono-aménagement. Maya Vitorge, ancienne directrice d'étude à l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise, en relate la genèse : « Cette réflexion est née de la nécessité de faire comprendre aux gens l'impact du temps, de la vitesse et du rythme sur l'aménagement du territoire. Quand il y a un bouchon quelque part, on a toujours tendance à fabriquer une autre route, ou une autoroute… Il nous a paru nécessaire, au contraire, de concevoir un nouvel objet routier pour répondre à ces problématiques. »
Ainsi est née « l'Autoroute apaisée », un projet de voirie à caractéristiques nouvelles s'insérant dans la ville (bandes de roulement aménagées, aménagements paysagers…).
Spécificité la plus marquante du projet : la limitation permanente de la vitesse, par exemple à 70 km/h, afin de fiabiliser les distances-temps, aux heures pleines comme aux heures de pointe (voir par ailleurs). Une mesure qui ne contribuerait pas seulement à réguler les flux de circulation, mais aussi à équilibrer l'ensemble du territoire : « La maîtrise de la vitesse aurait forcément, à court terme, un impact sur l'organisation des déplacements et devrait tout naturellement favoriser les pratiques de proximité (commerces, services). » L'économie d'espace est à ce prix…

## LE CHIFFRE

**70** En km/h, la vitesse à laquelle il faudrait rouler à proximité de l'agglomération, 24 heures sur 24, pour fiabiliser les temps de déplacement. En fait, les éternels bouchons, aux heures de pointe, sur les voies rapides et autoroutes urbaines, seraient dûs à ce qu'on appelle « l'effet accordéon » : le passage des véhicules de 130 ou 110 km/h à 50 ou 30 km/h, lié aux sorties.
Limiter la vitesse à 70 km/h, en permanence, permettrait donc de réguler le débit et d'éviter la saturation des grands axes. Sans parler de l'amélioration de l'impact environnemental (on pollue moins quand on roule plus doucement) et de l'augmentation du niveau de sécurité…

### Le label « Autoroute apaisée »

■ La limitation de la vitesse s'inscrit donc dans le projet plus global de « l'Autoroute apaisée à haut niveau de service » (AAHNS). À l'image des labels de qualité environnementale, cette démarche prospective répondrait à six conditions : attractivité, sécurité, intégration territoriale, modération de la vitesse, ouverture aux autres modes de déplacement (création d'un espace dédié, la Voie spécialisée partagée, favorisant le co-voiturage, les transports en commun, les activités économiques…), qualités paysagères et architecturales.

### « Ni trop près, ni trop loin » : conforter et hiérarchiser les pôles urbains

■ De la maîtrise de la vitesse dépendent également des orientations d'aménagement, à l'image du Schéma de secteur du Pays voironnais : « L'offre de déplacements doit être organisée en cohérence avec les objectifs d'équilibre et d'aménagement du territoire », note Maya Vitorge. « Ce qui implique de placer le Voironnais ni trop près de l'agglomération grenobloise, pour éviter qu'il ne devienne une banlieue de Grenoble, ni trop loin, pour permettre une bonne synergie, notamment économique, mais aussi culturelle et de services, entre la métropole grenobloise et les territoires extérieurs qui lui sont liés. »

## Que faudrait-il faire pour limiter les bouchons ?

### Corinne Pinchon
***Médiatrice de musée***

« J'habite à Fontaine et travaille à Grenoble. Tous les matins, lorsque j'arrive sur les quais, je mets entre 20 et 25 minutes pour parcourir la distance entre Porte de France et le musée. En heure creuse, seules 10 minutes me sont nécessaires pour effectuer ce même trajet… À l'arrivée, il me faut facilement ¾ d'heure pour aller travailler.
Je pense qu'il faudrait plus développer les transports en commun, et cela passe par une baisse significative du prix du ticket de bus, et pas seulement en fonction du quotient familial…
Je ne suis pas sûre que limiter la vitesse aux abords de la ville ait un réel impact sur les bouchons, ni même sur l'insécurité routière. Dans d'autres pays, tels que l'Allemagne, la vitesse n'est pas limitée et le trafic n'en est pas moins fluide… Pour ce qui est de l'environnement, il est certain que réduire la vitesse serait bénéfique. »

### Claude Coutaz
***Avocat***

« Chaque fois que je prends la voiture et que je me retrouve dans les embouteillages, je me dis que j'ai de la chance d'habiter en centre-ville ! Au niveau des grands boulevards (Vallier-Libération), les bouchons sont fréquents, mais faire des détours par la Rocade Sud, tout aussi embouteillée, ne fait pas forcément gagner du temps. J'en fais l'expérience régulièrement, lorsque je veux me rendre à Chambéry pour mes déplacements professionnels.
Je pense qu'il faudrait rendre les transports en commun gratuits, interdire les voitures en centre-ville, un peu comme ce qui a déjà été mis en place à Londres.
Il faudrait également développer les dispositifs tels que les parkings « P + R » (Parcs Relais), permettant de laisser les voitures à l'entrée de la ville, avant de prendre les transports en commun. »

### Isabelle Cœur
***Aide-soignante***

« Je vis à Saint-Egrève et travaille au CHU à La Tronche. Alors que 25 minutes devraient me suffire pour me rendre à l'hôpital, il me faut, en heure de pointe, près d'une heure. Lorsque je commence à 14 heures, je pars de chez moi, au plus tard, à 13 h 10. J'adorerais prendre le bus, mais comme je travaille tôt le matin, et que ma zone est peu desservie, cela m'obligerait à me lever encore plus tôt. Même problème le soir : à partir de 21 h 30, il n'y a plus de bus du tout.
Il faudrait être plus « éco-citoyen » et faire du co-voiturage.
C'est ce que je fais régulièrement lorsque je dois me rendre à Chambéry en formation, voire lorsque je pars en vacances sur la Côte. C'est parfois un vrai gain de temps !
Rouler moins vite sur les voies rapides ? Cela fluidifierait sans doute le trafic et produirait moins de pollution… Ce projet me semble réalisable à moyen terme, pour autant que les gens acceptent de changer leurs habitudes, ce qui ne paraît pas évident… »

# Le défi des commerces : réinvestir les centres-villes

**Le rôle prépondérant du SCoT au sein de la CDAC (Commission départementale d'aménagement commercial) en dit long : la répartition des commerces sur un territoire est un enjeu crucial de sa cohérence.**

En matière commerciale, la région grenobloise présente deux déséquilibres. Le premier, c'est la trop forte concentration de commerces en franges de l'agglomération, en comparaison à d'autres territoires (voir par ailleurs). Le second « s'inscrit dans une tendance spécifiquement française : 80% du chiffre d'affaires commercial est réalisé en périphérie, au détriment des centres-villes et centres-bourgs », note Cyril Loustau, urbaniste au SCoT, en charge des dossiers commerciaux. De fait, « la grande majorité des consommateurs habite à distance des zones commerciales, ce qui génère de nombreux déplacements, avec les problèmes que l'on connaît ».

Photo Fotolia

### « La grande surface en plein champ tend à disparaître »

Face à ces constats, les grandes enseignes, par exemple, n'hésitent plus à réinvestir le centre-ville, avec des magasins plus adaptés : « La grande surface en plein champ, à équidistance de deux villes, tend à disparaître, au profit d'autres concepts de magasin, plus modestes, mieux répartis sur le territoire et plus adaptés aux villes et aux bourgs. »
Si l'idée, séduisante, a aujourd'hui le vent en poupe, les investisseurs commerciaux doivent malgré tout faire face à de nombreux obstacles : « Le passage à l'acte est compliqué, car il faut d'abord trouver du foncier et les investisseurs n'ont pas les outils dont disposent les collectivités. Se posent aussi les questions du stationnement et des nuisances pour les riverains, notamment les livraisons tôt le matin. »
En somme, « pour rendre les choses possibles, l'investissement des collectivités au côté des investisseurs est nécessaire ».

Photo Archives DL Marc Greiner

## LE CHIFFRE

**80** Le pourcentage du chiffre d'affaires commercial réalisé en périphérie. La déconcentration des commerces est un phénomène typiquement français. L'Allemagne, par exemple, a su très bien répartir ses commerces : environ 33% du chiffre d'affaires est réalisé dans les bourgs, 33% dans les quartiers et 33% en périphérie. En France, le rapport serait plutôt 15% / 5% / 80%.

### Géographie commerciale

■ 70% des grandes et moyennes surfaces de la région grenobloise sont concentrées dans la seule agglomération… alors que la population de celle-ci ne représente que 60% de l'ensemble du territoire.

### Les services aussi

■ Cette réflexion sur les commerces peut être étendue à la question des services, qui se délocalisent aussi en périphérie (notaires, kinés, médecins…) et posent les mêmes problèmes (déplacements, dégradation des paysages, dévitalisation des centres…). À noter également que le développement commercial périphérique ne concerne pas uniquement les grandes surfaces : « Une petite enseigne au milieu de nulle part peut avoir des conséquences tout aussi désastreuses et capter la clientèle d'un large bassin de vie. »

### Vers la spécialisation ?

■ Autre piste de réflexion : le regroupement des commerces en fonction de leur spécialisation. Toute pratique d'achat induit un déplacement spécifique : acheter une baguette, faire le plein de courses ou faire un achat plus exceptionnel (canapé, matériel hi-fi…). Pour réaliser ce dernier type d'achat, un consommateur s'autorisera à parcourir plus de distance. « Il est donc intéressant de voir dans la même zone un certain nombre d'enseignes concurrentes cohabiter, à l'image de « Cap des H » à Saint-Égrève (meubles). Cela permet de limiter considérablement les déplacements. »

## *Où allez-vous faire vos courses ?*

### Stéphanie Palamuso

***Vendeuse***

« J'habite à Fontaine et vais faire mes courses à l'hypermarché Leclerc de Comboire. J'y vais chaque jeudi après-midi, avec mes parents, pour éviter les bouchons. Pour tout ce qui est achats d'appoint, il m'arrive d'aller dans des commerces de proximité dans mon quartier.
Mon choix d'aller à l'hypermarché est guidé par les tarifs compétitifs et les réductions importantes pour les achats en gros, notamment en ce qui concerne la viande. D'origine italienne, notre consommation de ce type de produits n'est pas négligeable, ma famille porte donc une attention toute particulière au prix et à la qualité de la viande.
Je ne pense pas que les hypermarchés pourraient disparaître, parce qu'ils proposent des produits qu'on ne trouve pas ailleurs. C'est le cas des produits d'hygiène et détergents. »

### Marie-France Bernard

***Restauratrice***

« J'habite en centre-ville et partage mes courses entre un hypermarché en périphérie, un supermarché près de chez moi et les petits commerces de proximité. Chacun de ces commerces répond à mes différents besoins. Pour l'électroménager, c'est à l'hypermarché que je me rends, alors que le supermarché me suffit pour les produits de première nécessité. Si j'avais le choix, je n'irais pas dans les hypermarchés, que je trouve trop grands et trop fréquentés. En plus, cela m'éviterait les bouchons.
J'apprécie la convivialité des petits commerces et la disponibilité du personnel. Cela ne me paraît pas impossible que les hypermarchés disparaissent au profit de supermarchés adaptés au centre-ville. Mais cela risque de poser des problèmes d'infrastructure, de stationnement et de bruit à cause des livraisons matinales. »

### Jean-Claude Raffard

***Infirmier à la retraite***

« Je fais mes courses au Monoprix du centre-ville, même si j'habite à Saint-Egrève ! Je suis à la retraite et aime me promener en ville, lire le journal, prendre le café et discuter avec les gens.
Je ne fais pas de grandes réserves de courses, donc je ne vais jamais dans les grandes surfaces. Je préfère venir quotidiennement acheter tout ce dont j'ai besoin.
Dans les hypermarchés, je trouve qu'il y a trop de choix et qu'on est vite tenté de faire des dépenses inutiles. Surtout quand on est un peu dépensier comme moi ! De toute façon, j'achète toujours la même chose…
Le fait que les produits soient un peu plus chers en ville n'a pas d'importance : ce qui m'intéresse, c'est de me distraire. »

# L'espace, cette denrée rare...

Photo : Archives DL

**Besoin de calme, de confort. Qualité de vie, prix du foncier... Autant de raisons qui ont poussé et poussent encore les populations à s'installer de plus en plus loin des villes.**
**Les conséquences de cet étalement urbain, particulièrement spectaculaire ces 30 dernières années, sont nombreuses et préoccupantes. Décryptage et perspectives.**

Si la consommation annuelle d'espace tend à diminuer (voir par ailleurs), le problème se pose aujourd'hui en d'autres termes : « De nos jours, on assiste à un phénomène de "mitage" de l'espace, précise Alain Perron, chef de projet du SCoT. On consomme moins, mais de plus en plus loin, en extension de petits hameaux disséminés. Cette dispersion des habitats individuels a des impacts bien spécifiques, notamment la réduction de la bio-diversité et la mise en danger de l'agriculture… » Autrement dit, l'enjeu ne concernerait pas seulement la quantité d'espace consommé, mais aussi son mode de consommation.

### Densifier la ville

Pour rééquilibrer l'espace, la première solution consiste à limiter les possibilités de construire en périphérie et dans les secteurs les plus éloignés. C'est dans cette mesure que le SCoT définit des prescriptions que les différents élus adaptent à leur Plan local d'urbanisme.
Un dispositif délicat, dans la mesure où il est aujourd'hui juridiquement impossible, en matière d'habitat, d'empêcher un propriétaire de construire sur un terrain constructible. Pour l'heure, l'idée serait donc plutôt d'offrir plus de logements accessibles en ville, afin de réduire la nécessité de construire à l'extérieur. Là encore, les défis sont légion.
« Il faut d'abord revoir l'attractivité des pôles urbains, en améliorant leur cadre de vie : réduction de la vitesse de déplacement des voitures, diminution du nombre de places de stationnement, commerces… » explique Alain Perron. Autre enjeu : le coût du foncier : « En ville, le terrain est rare, donc cher, tout comme la construction (isolation, normes…) et par conséquent le loyer. Il faudrait que les subventions des collectivités soient affectées en priorité aux milieux urbains existants. » Et cela passerait par une mutation du tissu du bâti : « Il faut construire de manière plus compacte, car il existe beaucoup trop d'espaces inoccupés. »
Là encore, la puissance publique a son rôle à jouer. La collectivité doit reprendre l'initiative de l'aménagement des espaces urbains, qu'elle a laissée au marché.

## LE CHIFFRE

**88** En pourcentage, l'augmentation de l'espace urbanisé dans la région urbaine grenobloise entre 1975 et 2000. Dans le même temps, la population a augmenté seulement de 18%. À ce rythme, tous les espaces naturels et agricoles seront consommés dans moins d'un siècle !

## Un ralentissement salutaire

■ Dans les années 70, 400 hectares par an étaient consommés, sur l'ensemble de la région urbaine, pour accueillir entre 4 et 5 000 logements annuels. Dans les années 90, ce chiffre est tombé à 240 hectares, puis 140 hectares dans les années 2000. L'objectif du SCoT est de tomber à 80 hectares pour les années 2010-2030.

## Qui dit « économie d'espace » dit... « économie »

■ La préservation et la valorisation des espaces naturels et agricoles visent trois domaines : environnement (biodiversité de la faune, de la flore, ressource en eau, santé des populations...), cadre de vie (paysages, loisirs...) et économie.
«Il est nécessaire de préserver un maximum d'espaces agricoles pour laisser se développer la culture locale florissante, les produits labellisés et le circuit court », souligne Alain Perron. « De la maîtrise de notre espace dépend donc le marché local, et d'importants éléments de revenus pour les agriculteurs. Nous sommes la seule région d'Europe, aussi importante en terme de population, à vivre dans un contexte géographique aussi compliqué (montagnes, caractéristiques hydrologiques, risques naturels...). Le terrain est donc une denrée de plus en plus rare et c'est la raison pour laquelle Grenoble est obligée de faire plus et mieux qu'ailleurs... »

Photo Audrey Caron

## *Que faudrait-il faire pour rendre la ville plus attractive ?*

### Mathieu Chassin

***Barman***

« J'ai fait le choix d'habiter à la fois près de la ville et à l'écart de celle-ci. J'ai des enfants et avec eux, c'est quand même beaucoup plus agréable d'être dans un milieu plus rural, où ils peuvent se reposer, être au calme et voir du vert. Quand on a des animaux aussi, c'est beaucoup plus commode…
Ce qui manque en ville, c'est de l'espace. Espaces verts, perspectives… Il est presque incontournable d'avoir un vis-à-vis et impossible d'avoir un jardin ou un extérieur tant les prix sont élevés. Tout cela rend parfois la vie en ville un peu oppressante.
Pour l'instant j'habite à Saint-Martin-d'Hères, en zone presque rurale. Mais je reviendrai peut-être en centre-ville quand mes enfants seront grands, comme le font beaucoup de gens. »

### Olivier K.

***Commercial***

«Par mon métier, je suis sur les routes toute la semaine et rentre chaque week-end en centre-ville, où j'ai mon domicile. Vivre dans le centre est un choix : j'apprécie la proximité des commerces, le fait qu'il y ait de la vie, que « ça bouge ».
Rendre la ville plus attractive passerait à mon sens par plus de rues piétonnes et l'interdiction des voitures pour éviter une circulation trop bruyante. Dans certains quartiers, on gagnerait peut-être à mettre en place plus de réglementations par rapport aux établissements de nuit. Même si, personnellement, tout cela ne me gène pas, j'imagine en effet que cela peut poser des problèmes à certains.
Je ne trouve pas que Grenoble manque d'espaces verts, il y a beaucoup de parcs et de squares. En revanche, il y a un réel problème au niveau des parkings : il m'arrive de tourner une heure avant de pourvoir me garer… »

### Franck Molin

***Ingénieur du son***

« Après avoir vécu presque 30 ans à Grenoble, je me suis finalement installé à la campagne. Trop de bouchons, de temps perdu pour aller travailler et en revenir, trop de difficultés à se garer, trop de pollution… J'ai donc fini par choisir la campagne, le calme, les paysages et un milieu plus propice à l'exercice de mon métier, qui laisse une grande part à la création, à la concentration…
Au bout du compte, c'est plus facile à vivre. Revenir en ville ? Encore faudrait-il limiter le nombre de voitures, faire des efforts au niveau de l'aménagement urbain, de l'architecture… L'aménagement futur des berges de l'Isère est en ce sens une bonne idée. Par ailleurs, il me semble qu'il faudrait mettre en avant les atouts que présente la vie en ville. Développer encore plus d'initiatives artistiques et culturelles me semblerait un vrai plus par rapport à la vie à la campagne. »

# Le calendrier

## 25 mai 2010 : développement économique de la région urbaine grenobloise

Régulièrement, l'Établissement public du SCoT invite associations, techniciens, habitants, élus et universitaires à réfléchir sur les grandes problématiques de l'aménagement et à débattre des choix qui s'offrent à la région urbaine grenobloise. Le 25 mai de 18h30 à 20 heures à l'Institut d'urbanisme de Grenoble, l'EP SCoT invitera sur le thème : « Économie présentielle versus économie productive. Inverser le regard ».

## 9 juin 2010 : SCoT et CO2

L'Établissement public du SCoT invitera le 9 juin les maires et les associations de la région urbaine grenobloise à un après-midi consacré à l'impact des choix d'aménagement et de fonctionnement du territoire sur les émissions de gaz à effet de serre. Un bureau d'étude missionné par l'Établissement public présentera des éléments concrets visant à éclairer certains choix du SCoT.

## Automne 2010 : réunions publiques

Trois réunions publiques auront lieu à l'automne dans les territoires concernés par le SCoT, afin de présenter et discuter des orientations du document. Elles seront suivies de quatre autres, au printemps 2011, afin que l'ensemble des secteurs de la région urbaine de Grenoble soient impliqués dans cette concertation.

## Décembre 2010 : pré-projet

Un pré-projet sera présenté en décembre 2010 afin de permettre un débat dans les territoires au premier semestre 2011 et un arrêt du SCoT en juillet 2011. S'en suivra une phase d'enquête publique et une concertation des personnes publiques associées (État, Région, Département, Chambres consulaires) pour une adoption prévue fin 2011- début 2012.

# Le SCoT sur le Net !

**Le site Internet du SCoT existe depuis octobre 2009. Il offre la possibilité au public de participer au débat public.**

Olivier Alexandre est chargé de la communication et de la concertation au sein de l'Établissement public du SCoT. C'est lui qui officie en tant que modérateur du forum SCOTRUG ouvert sur le site : « Beaucoup d'informations sont diffusées sur notre site Internet. Le public peut également y trouver des vidéos. Le forum SCOTRUG est ouvert à tous. Chacun peut poser des questions et nous solliciter. Notre but, c'est que les gens nous interrogent sur le SCoT ».
L'onglet « Participer au débat public » sur la page d'accueil du site permet d'accéder aux messages laissés par les internautes. Depuis le 8 octobre 2009, une poignée d'habitants de la région urbaine de Grenoble ont commencé à réagir, les premières contributions se limitant à des demandes d'éclaircissements sur le SCoT et ses enjeux.

**Participer au débat public**

« Une douzaine de discussions sont en cours, précise Olivier Alexandre. Lorsque les gens nous interrogent, nous les renvoyons souvent vers les pages du site. À terme, nous souhaitons qu'ils discutent entre eux et prennent position. »
Les déplacements sont, comme souvent, au cœur des discussions. Sur le forum « Réduction de la vitesse », un internaute lance le débat sur des bases… élevées : « À force de réduire à tout prix les vitesses, ne va-t-on pas engorger encore plus l'agglomération grenobloise ? » La réponse d'un autre internaute est argumentée : « Réduire la vitesse à 70 km/h sur les voies rapides et les autoroutes urbaines permet de fiabiliser les temps de déplacements, c'est-à-dire de faire en sorte que le temps de trajet soit toujours le même quel que soit le moment de la journée. Cela limite les effets « accordéon » qui créent des bouchons. »
Le débat est lancé. Et bien d'autres avec lui, de la limitation de la construction des logements au rôle des collectivités dans le commerce de proximité. L'important étant, pour chacun, de donner son point de vue sur la question abordée. Le SCoT est sur les bons rails !

➜ **Lien : www.scot-region-grenoble.org**

# MARC BAÏETTO : « Se projeter à 20, 30 ans »

*Marc Baïetto est le président de l'Établissement public du SCoT de la région urbaine de Grenoble.*

**M. Baïetto, en quelques mots, pourquoi faire un SCot ?**
■ « Le SCoT est inscrit dans la loi SRU (NDLR : loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains, votée en 2000). Notre objectif est de tenter d'organiser le territoire autour des grandes fonctions concernant la vie quotidienne des habitants : aménagement de l'espace, déplacements, logement, activités économiques… Il faut se projeter à 20, 30 ans afin d'éviter de gaspiller les ressources tout en permettant un développement urbain, économique et social. »

**Qu'est ce que le SCoT va changer ?**
« Les grands changements sont à venir ! La loi Grenelle 2 va confier au SCoT des missions d'urbanisation en matière d'espaces économiques et naturels. Le Schéma directeur, approuvé en 2000, est un document d'intention. Le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) devient plus prescriptif. Les PLU (plans locaux d'urbanisme) devront être compatibles avec le SCoT. »

**Pouvez-vous nous donner un exemple concret de son application ?**
« Prenons le cas de l'urbanisme commercial. Les projets d'implantation passent en CDEC (Commission départementale d'équipement commercial). Le premier élément d'analyse sera la compatibilité avec le SCoT. Si un commerce veut s'implanter dans une zone non prévue par le SCoT, ça ne se fera pas. »

**Quand le SCoT sera-t-il approuvé ?**
« La loi nous donne jusqu'au 31 décembre 2010, mais nous allons demander un délai supplémentaire. Nous voulons nous donner un an de plus pour en débattre avec les communes. Notre objectif est que le SCoT soit approuvé en décembre 2011. »

**Le SCoT est ambitieux. N'est-ce pas un projet utopique ?**
« Utopique ? On essaie d'imaginer ce que pourrait être l'avenir… Laisser faire, c'est la pire des choses ! »